

Лидия С. Косикова*

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН СЭВ
В ОБЛАСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Современный этап сотрудничества стран СЭВ в легкой промышленности характеризуется постепенным переносом центра тяжести взаимодействия из сферы внешней торговли готовыми изделиями, сырьем и полуфабрикатами в сферу производственной интеграции, прежде всего с целью модернизации материально-технической базы легкой индустрии. Эта тенденция, на наш взгляд, будет иметь долгосрочный характер в связи с принятым в странах СЭВ курсом на интенсификацию производства на базе научно-технического прогресса во всех отраслях народного хозяйства, включая и выпуск товаров народного потребления. Интенсификация производства в отраслях легкой промышленности в конечном итоге нацелена на резкое повышение качества продукции и рост производительности труда, ускорение циклов обновления основного ассортимента, массовое внедрение технологий ресурсосберегающего типа и гибких быстро перенастраиваемых производственных процессов.

Такие целевые установки развития отраслей, выпускающих промышленные товары народного потребления, зафиксированные в решениях съездов братских партий социалистических государств, а также в совместном Заявлении Экономического Совета стран-членов СЭВ на высшем уровне (Москва, июнь 1984 г.), вызывают в ближайшие годы необходимость концентрации взаимного сотрудничества на решении вопросов ускоренной модернизации легкой промышленности.

В рамках отраслевых комплексов отдельных стран курс на интенсификацию находит отражение в государственном распределении ка-

* Научный сотрудник ИЭМСС АН СССР.

питательных вложений. В завершившейся пятилетке (1981-1985 гг.) доля средств на реконструкцию и модернизацию составляла 70-90% от общего объема капиталовложений в легкую промышленность, и лишь меньшая часть направлялась на новое строительство¹. В период до 1990 г. инвестиционная политика всех европейских стран-членов СЭВ и СССР в легкой индустрии будет нацелена на дальнейшее обновление действующего мощного производственного потенциала в ходе его реконструкции и технического перевооружения. При этом в соответствии с проводимой структурной политикой расширение мощностей ожидается, главным образом, в отраслях и производствах ресурсосберегающего типа - в производстве трикотажа и выпуске нетканых материалов, а также в швейной промышленности, что соответствует изменению потребительского спроса в пользу готовых текстильно-швейных изделий, при относительном снижении спроса на ткани. Некоторое расширение объемов производства за счет нового строительства ожидается также в прядильном производстве стран СЭВ, так как оно обеспечивает динамичное развитие текстильной и трикотажной промышленности, являясь инфраструктурной отраслью в рамках текстильно-трикотажного комплекса. В Польше, например, принята известная программа развития прядильного производства, рассчитанная на период до 1990 г.² Эти тенденции характерны и для многих других стран СЭВ, прежде всего европейской группы. Отмечаемые направления структурных сдвигов и политики капиталовложений на перспективу необходимо учитывать в сотрудничестве по модернизации производственного потенциала.

Задачу модернизации легкой промышленности обычно подразделяют на две части: первая - это создание принципиально новой технической базы, машин нового поколения, работающих по новым технологиям, и вторая - техническое перевооружение и модернизация, затрагивающая прежде всего активную часть установленных основных производственных фондов, т.е. машин и оборудования.

Для европейских стран СЭВ сегодня актуальны обе названные задачи. При этом вопросы технического перевооружения отрасли

¹ "Экономическое сотрудничество стран-членов СЭВ" 1985, № 7, с. 34.

² "Правда", 21 октябрь 1983.

ждут безотлагательного решения в силу значительной степени устарелости машинного парка легкой индустрии, как по возрастным параметрам, так и по научно-техническому уровню (морально устаревшая техника).

В Венгрии, например, в начале 80-х годов в прядильном производстве действовало ок. 61% физически и морально устаревшего оборудования, в трикотажном - 49%, а ткачестве - 44%³. В Чехословакия, имеющей наиболее развитое среди стран СЭВ машиностроение для легкой индустрии, средний срок использования машин и оборудования составлял в прошлой пятилетке 26 лет⁴. В Польше к середине 70-х годов степень износа основных производственных фондов в целом по текстильной промышленности оценивалась в 39%⁵, а в начале 80-х годов показатель степени полного физического износа основных фондов составил уже свыше 50%⁶ и далее продолжает увеличиваться, так как собственное машиностроение не в состоянии удовлетворить потребности легкой индустрии. В польской легкой промышленности 18% машин эксплуатируется свыше 35 лет⁷ тогда как за нормальный период обновления принимается в современных условиях срок в 6-8 лет, а для некоторых видов техники и того меньше. В СССР только в текстильной промышленности действует 125 тыс. челночных станков, которые требуют срочной замены на бесчелночные и пневмо-рапирные, но обновление ткацкой техники идет медленно⁸. При нынешних темпах обновления парка ткацких станков, для того чтобы заменить устаревшее оборудование потребуется, по оценке Министерства легкой промышленности СССР, три пятилетки⁹.

Очевидно, что для сокращения темпов обновления устаревших машин и оборудования, необходимо существенно увеличить выпуск основных массовых видов техники легкой промышленности, в том чи-

³ Отраслевые структуры промышленности: проблемы совершенствования, Наука, Москва 1985, с. 220.

⁴ "Plánované hospodářství" 1981, č. 5, с. 47.

⁵ Ocena działalności modernizacji przedsiębiorstw, zmierzających do odtworzenia majątku trwałego w przemyśle lekkim, Łódź 1984.

⁶ Там же.

⁷ "Трубуна Луду", 20 маја 1981.

⁸ "Вопросы экономики" 1986, № 5, с. 115.

⁹ Там же, с. 115.

сле на основе кооперации в рамках СЭВ. От дальнейшего укрепления машиностроительной базы легкой индустрии будет в первую очередь зависеть успех программ модернизации. На предыдущем этапе развития в силу разных причин не удалось создать мощную современную индустрию машиностроения для легкой промышленности, способную обеспечить потребности стран содружества в новейшем технологическом оборудовании, что на сегодняшний день тормозит структурную перестройку производства товаров широкого потребления и рост качества изделий.

Машиностроение для легкой промышленности в странах СЭВ не удовлетворяет потребностей обслуживаемой отрасли ни в количественном отношении, ни по номенклатуре и качеству. Даже в СССР, располагающем самым мощным производственным потенциалом в машиностроении, обеспеченность предприятий новым технологическим оборудованием составляет в среднем по легкой индустрии 70%, а по отдельным важнейшим видам и того меньше¹⁰. Так, например, потребности обувной промышленности удовлетворялись в прошлой пятилетке по объему на 53%, а по номенклатуре — на 59%¹¹. По оценкам, на начало 80-х годов более половины оборудования, установленного в легкой промышленности СССР, отставало по техническому уровню от лучших зарубежных образцов¹².

В сложившейся ситуации немаловажную роль в модернизации легкой промышленности продолжает играть импорт машин и оборудования, преимущественно из развитых капиталистических стран.

В европейских странах СЭВ собственная машиностроительная база в еще меньшей степени, чем в СССР, обеспечивает потребности легкой промышленности, что ставит их в большую зависимость от импорта, в том числе на свободноконвертируемую валюту. Так, например, в Польше поставки оборудования отечественного производства не превышают 20% установленного парка машин в текстильной промышленности страны, а доля импорта очень велика¹³. В Венгрии собственное машиностроение удовлетворяет только 15% потребностей текстильного производства, при этом 60% необходимого

¹⁰ "Текстильная промышленность" 1986, № 1, с. 3-5.

¹¹ "Плановое хозяйство" 1984, № 4, с. 42.

¹² "Текстильная промышленность" 1982, № 5, с. 3.

¹³ "Technik Włókienniczy" 1983, nr 11, с. 323.

оборудования закупается на свободноконвертируемую валюту¹⁴. В Румынии в настоящее время выпускается ок. 400 видов оборудования для легкой индустрии, но потребности отрасли покрываются отечественными машинами далеко не полностью - в среднем на 60%¹⁵.

Модернизация легкой индустрии стран-членов СЭВ началась еще в 70-е годы, поэтому на сегодняшний день уже хорошо видны несомненные достижения в этой области, но и более четко обозначились проблемы, требующие первоочередного решения. Попробуем их кратко сформулировать далее.

Во-первых, до сих пор модернизация легкой индустрии в странах СЭВ осуществлялась некомплексно, в отсутствие четкой общей концепции структурной перестройки отрасли. Это привело к тому, что повышение технического уровня отдельных предприятий и производства в отрасли не вызвало общего роста научно-технического уровня легкой промышленности, слабо способствовало повышению качества изделий по отрасли в целом. Главный эффект от модернизации обычно сводился к снижению занятости и росту производительности оборудования, тогда как потребительские свойства изделий не всегда существенно улучшались. Известен и неоднократно отмечался в научной литературе факт формирования в результате такого подхода к модернизации как бы "двойной" структуры машинного парка в легкой промышленности, когда новая техника соседствует со старой в одном и том же производственном процессе, что снижает эффект от модернизации и ведет к явным диспропорциям¹⁶.

Во-вторых, программы модернизации в большинстве стран (кроме СССР) базировались на закупках и установке преимущественно импортного оборудования, в первую очередь из капиталистических стран. Ориентир на импорт новой техники из третьих стран в противоположность обеспечению потребностей реконструируемых предприятий за счет внутренних ресурсов стран и взаимного сотрудничества в рамках СЭВ привел ко многим негативным последствиям.

¹⁴ Len-kender és vegyiszl ipari műszaki tájékoztató 1984, szám 4, с. 3-10.

¹⁵ Интеграция машиностроительных комплексов европейских стран-членов СЭВ, Наука, Москва 1985, с. 99.

¹⁶ Л. С. К о с и к о в а, С. П. П е т у х о в а, Промышленные товары народного потребления: производство и сотрудничество стран СЭВ, Наука, Москва 1985, с. 39-40.

Так, импорт основных машин вызвал дополнительный ввоз запчастей, вспомогательной оснастки, а также сырья и полуфабрикатов (снабжение импорт), так как в ряде случаев импортные машины оказались не приспособлены к переработке сырья и полуфабрикатов, производимых в социалистических странах. Все это вызвало рост валютных затрат, увеличение задолженности капиталистическим государствам. По мере того, как финансовые возможности закупок машин и запчастей уменьшились к началу — середине 80-х годов в связи с возросшей задолженностью, страны СЭВ столкнулись с проблемой дальнейшей замены устаревшего оборудования. С этими проблемами столкнулись практически все европейские страны СЭВ, особенно имеющие развитые комплексы отраслей потребительских товаров. Даже такие из них, как Чехословакия и ГДР, с крупным потенциалом в машиностроении для легкой промышленности, ориентированным и на экспорт, вынуждены ввозить ряд видов оборудования для обеспечения высокого уровня и качества отечественных потребительских товаров. В первую очередь импортируется оборудование для отделки изделий, а также современные средства автоматизации легкой промышленности.

В-третьих, говоря о проблемах модернизации, следует отметить, что взаимное сотрудничество стран СЭВ в области машиностроения для легкой промышленности не обеспечило в должной мере потребностей реконструируемых предприятий. Это связано как с недостаточным развитием отраслевого машиностроения в рамках машиностроительных комплексов стран СЭВ (его удельный вес в структуре общего машиностроения не превышает нигде нескольких процентов), так и с отсутствием достаточной скоординированности развития машиностроения и обслуживаемых им отраслей легкой индустрии.

Международная специализация и кооперация производства в выпуске оборудования для легкой промышленности между СССР и европейскими странами СЭВ не оказала решающего влияния на преодоление импортных тенденций в торговле с Западом. Кооперацией на сегодняшний день не охвачены самые дефицитные на взаимном рынке виды оборудования. Система многосторонних соглашений, например в текстильном машиностроении, действует с начала 70-х годов. Она безусловно принесла положительные результаты, но на данном этапе сотрудничества уже во многом себя изжила, а

наладить кооперацию в производстве современных видов оборудования отвечающих передовому уровню научно-технического прогресса в легкой промышленности, пока не удается. Так, продлеваются из пятилетки в пятилетку соглашения о кооперации в производстве бесчелночных ткацких станков СТБ, а также гребнечесальных машин для прядения, хотя эти виды техники уже нельзя признать новыми. Потребности в этих машинах в европейских странах СЭВ в основном удовлетворены¹⁷.

В стадии подготовки находятся новые договоры об ИСНП современных машин и оборудования - для изготовления пока еще дефицитной в странах СЭВ искусственной кожи, включая агрегаты и линии для производства легких синтетических кож типа "наппа", синтетической замши для верхней одежды, синтетической кожи и др.; для выпуска важнейших комплектующих и вспомогательных узлов и технологическим линиям легкой индустрии (всего 200 наименований), закупаемых пока у капиталистических фирм¹⁸. Слабо пока реализуется и соглашение о сотрудничестве в производстве комплексно-механизированных поточных линий для пошива массовых швейных изделий.

Устранение многих из перечисленных сложностей в процессе модернизации в перспективе могло бы быть обеспечено, благодаря повышению эффективности взаимного сотрудничества, прежде всего в машиностроении для отраслей потребительского комплекса. Успех такого сотрудничества в значительной мере, на наш взгляд, зависит от правильного обоснования той или иной концепции технического развития, а также степени ее согласованности, равно как и производственных программ машиностроения с прогнозными структурными сдвигами в самой легкой промышленности.

Не ставя перед собой цель изложить в данной статье такую концепцию, (это предмет особого исследования), считаем необходимым назвать основные ее аспекты:

- прогноз развития легкой индустрии в странах СЭВ на период 15-20 лет и выявление потребностей отрасли в конкретных видах оборудования;

¹⁷ Там же, с. 41.

¹⁸ Там же, с. 41.

- прогноз мировых тенденций в машиностроении для легкой промышленности;
- изучение мирового рынка оборудования для легкой индустрии, включая тенденции в торговле машинами между различными группами стран;
- изучение производственного и научно-технического потенциала стран-партнеров в машиностроении для легкой промышленности и прогноз его развития.

Согласованная в рамках СЭВ концепция технического развития отраслевого машиностроения могла бы быть стержнем при обосновании и разработке системы конкретных соглашений о сотрудничестве на много- и двусторонней основе. До сих пор такой концепции в машиностроении для легкой промышленности в странах СЭВ не существовало. Выбор направлений многосторонней МСНП не учитывал всех потребностей легкой промышленности, в результате чего усиливалась зависимость от Запада по многим видам оборудования (особенно трикотажного, швейного, обувного, отделочного), наблюдались также сложности со сбытом производимой техники на взаимном рынке. Так, например, приняв в легкой промышленности курс на ускоренное развитие трикотажного производства в текстильной промышленности, как наиболее трудо- и энерго-сберегающего, страны СЭВ в отраслевом машиностроении тем не менее не предприняли соответствующего инвестиционного маневра, и до сих пор главное внимание уделялось наращиванию выпуска ткацких станков новых систем бесчелночных, пневмораспирных, гидравлических и др., более производительных в сравнении с челночными станками). В результате таких межотраслевых диспропорций рос импорт дорогостоящего оборудования для трикотажного производства, нетканых материалов и прочих современных видов техники для новых, нетрадиционных технологических процессов, внедрение которых началось в легкой промышленности социалистических стран. Возрос также импорт лицензий, к тому же осуществлявшийся не всегда скоординированно.

Основной резерв сотрудничества стран СЭВ в направлении модернизации легкой промышленности - это развертывание кооперации по наиболее массовым ресурсосберегающим видам оборудования современной текстильной, швейной и обувной промышленности. Объективной предпосылкой такой кооперации служит, во-первых, взаимная заинтересованность СССР и европейских стран СЭВ в наилучшем обеспечении ре-

конструируемых предприятий необходимой техникой собственного производства при снижении удельного веса импорта из капиталистических государств. При этом важно, что во всех странах СЭВ в настоящее время решаются очень сходные, близкие задачи и проблемы структурной перестройки, что позволяет лучше согласовать техническую политику в отраслевом машиностроении. Во-вторых, объективной основой кооперации может стать созданная производственная база машиностроения стран СЭВ. Среди европейских стран СЭВ наиболее высокоразвитым и многоотраслевым машиностроением для легкой промышленности сегодня располагают ГДР и Чехословакия, причем, по техническому уровню и степени внедрения новейших достижений в отрасль (средства микроэлектроники и робототехники), лидирует ГДР. Машиностроение для легкой промышленности в Чехословакии имеет многолетние традиции и отличается многопрофильностью; в стране производится все виды текстильного, трикотажного, швейного оборудования машин для кожеперерабатывающих и обувных заводов. По объему выпуска продукции отраслевого машиностроения ЧССР находится на первом месте среди зарубежных стран СЭВ и на одном из первых мест в мире.

Давние производственные и экспортные традиции, особенно в текстильном машиностроении, сложились в Польше. Отраслевое машиностроение Румынии, Венгрии и Болгарии - сравнительно молодое и сформировалось во многом на базе закупленных лицензий у западных фирм (особенно в СФР и ВНР). Характерная особенность венгерского и болгарского машиностроения для легкой индустрии - "усеченная" структура, т.е. в ней представлены не все, а лишь немногие избранные производства: в Венгрии практически отсутствует собственное текстильное машиностроение, но развито производство машин для швейной, обувной и кожгалантерейной отраслей. В Болгарии преимущественно развивается выпуск отдельных узлов к ткацкому и прядильному оборудованию и выпуск машин для кожевенной и меховой отраслей. Румынии развивает выпуск многих видов текстильных, швейных и обувных машин, оборудования для производства синтетических волокон, кож, большой объем выпуска приходится на прядильные машины.

В ходе сотрудничества в ближайшие годы целесообразно максимально использовать совокупный научно-технический и производственный потенциал машиностроения для легкой промышленности в целях ко-

ренной реконструкции отрасли и ее модернизации на новой технической основе. Организация работ по выше названным направлениям предполагает комплексное взаимодействие предприятий и организаций стран СЭВ по всему производственному циклу на базе прямых связей важнейших НИО (фирм) в машиностроении и в смежных отраслях-потребителях.

Lidija S. Kosikova

AKTUALNE PROBLEMY WSPÓLPRACY KRAJÓW RWPG
W DZIEDZINIE MODERNIZACJI PRZEMYSŁU LEKKIEGO
I DROGI ICH ROZWIĄZANIA

Współpraca RWPG w dziedzinie przemysłu lekkiego charakteryzuje się obecnie przemieszczaniem punktu ciężkości z wymiany handlowej w kierunku integracji produkcyjnej. Wiąże się to z przeznaczaniem obecnie w krajach RWPG znacznych nakładów na inwestycje odtworzeniowe, modernizacyjne. W związku z trudnościami płatniczymi większości krajów RWPG w stosunkach z Zachodem, o sukcesie opracowywanych programów modernizacyjnych będzie przede wszystkim decydować stan krajowych baz produkcyjnych maszyn dla przemysłu lekkiego oraz stopień koordynacji wzajemnych poczynań w ramach RWPG. Dla celów tej koordynacji korzystnym byłoby opracowanie koncepcji technicznego rozwoju przemysłu maszynowego i przemysłu lekkiego w każdym kraju członkowskim na podstawie wzajemnych uzgodnień specjalizacyjnych.

Lidiya' S. Kosikova

TOPICAL PROBLEMS OF COOPERATION AMONG THE CMEA COUNTRIES
IN MODERNIZATION OF LIGHT INDUSTRY AND THEIR SOLUTIONS

Cooperation of the CMEA countries in the field of light industry is characterized at present with shifting the gravity point from trade exchange to integration of production. It is connected with substantial financial allocations made by these countries for replacement and modernization investments. Due to payments difficulties in their relations with the West, the success of modernization programmes will be determined, first of all, by the situation in engineering industries producing machines for the light industry and by degree to which joint undertakings within the CMEA are coordinated. For purposes of this coordination, it would be beneficial to elaborate a concept of technical development of engineering industries manufacturing textile machines and of light industries in each member country based on agreements attained as regards specialization.